



ชว'ศักดิ์สยาม'3แนวทาง
เคาะจบค่าโง่ทางด่วนวันนี้
> 7

'ศักดิ์สยาม'เคาะจบค่าโง่ทางด่วนวันนี้

ปลัดคมนาคม
ชงเพิ่ม 2 ทางออก

กรุงเทพธุรกิจ ● “ชัยวัฒน์” นั่งหัวโต๊ะถก
คณะทำงานสายค่าโง่ทางด่วนนัดสุดท้าย ลั่น
มี 3 แนวทางเลือกเตรียมเสนอ “ศักดิ์สยาม”
เคาะวันนี้ (27 ส.ค.) ด้าน “ป๊อเอ็ม” ระบุ
บรรยากาศการหารือเป็นไปอย่างราบรื่นชี้แจง
ทุกข้อปัญหา หวังเคลียร์จบ

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ปลัดกระทรวง
คมนาคม ในฐานะประธานคณะทำงานแก้ไข
ข้อพิพาททางด่วนระหว่างทางพิเศษ
แห่งประเทศไทย (กทพ.) และบริษัท
ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด
(มหาชน) หรือป๊อเอ็ม เปิดเผยภายหลังการ
ประชุมคณะทำงานฯ เมื่อวันที่ 26 ส.ค.ที่
ผ่านมา โดยระบุว่าที่ประชุมได้รับฟังข้อมูล
ทั้งหมดจาก กทพ.และป๊อเอ็ม ซึ่งทางคณะ
ทำงานฯ ได้พิจารณาจากข้อมูลที่มีเพิ่มทาง
เลือกในการยุติข้อพิพาทเรื่องดังกล่าวเพิ่ม
อีก 2 ทางเลือก จากเดิมที่มี 1 ทางเลือกคือ
ต่อสัมปทานทางด่วน

เบื้องต้นยังไม่สามารถบอกได้ว่าทาง
เลือกใหม่เป็นในลักษณะใด เพราะต้อง
เสนอให้นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรี
ว่าการกระทรวงคมนาคม พิจารณาใน
วันนี้ (27 ส.ค.)

“ผมอยากจะพูดว่าอีก 2 แนวทางที่คณะ
ทำงานนำเสนอเป็นอย่างไร แต่ก็ไม่ควรพูด
เนื่องจากผมไม่ใช่ผู้พิจารณา ทำได้แค่เพียง
สรุปข้อมูลทั้งหมดเท่านั้นเพื่อเสนอรัฐมนตรี
ว่าการฯ พิจารณาก่อนที่จะสรุปเพื่อนำเสนอ
ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณา
อนุมัติต่อไป”

ด้าน นายพงษ์สฤษฎี ดันติสุขนิษฐ์กุล
กรรมการบริหาร ป๊อเอ็ม กล่าวว่า การเข้าร่วม
ประชุมครั้งนี้เป็นข้อมูลภาพรวมทั้งหมดที่
เคยรายงานกับที่ประชุมกรรมการ (กมธ.)
พิจารณาการขยายสัญญาสัมปทานทางด่วน
และรถไฟฟ้า (บีทีเอส) สภาผู้แทนราษฎร
โดยเป็นข้อเท็จจริงทั้งหมด ที่มาของปัญหา
แนวทางแก้ไข และสาเหตุที่ทำให้ป๊อเอ็ม
ต้องการแก้ไขเรื่องทั้งหมด

“บรรยากาศการประชุมก็เป็นไปด้วย
ดี ส่วนข้อมูลจะเป็นอย่างไรขอให้ทางคณะ

ทำงานกระทรวงคมนาคมเป็นผู้เปิดเผย แต่
ทางป๊อเอ็มก็ได้ชี้แจงไปแล้วว่าเราต้องการ
จบข้อพิพาททั้งหมด เพราะยังต้องการร่วม
งานกับทางภาครัฐ”

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคม ระบุ
ว่าสำหรับข้อพิพาทเกิดจากโครงการระบบ



ชัยวัฒน์ ทองคำคูณ

ทางด่วนขั้นที่ 2 (ทางพิเศษศรีรัช รวมถึง
ส่วนใต้) และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด
(ทางพิเศษอุดรรัถยา) เรื่องผลกระทบ
การสร้างทางแข่งขันกรณีรัฐก่อสร้างดอนเมือง
โทลเวย์ส่วนต่อขยาย ช่วงอนุสรณ์สถาน-
รังสิตซึ่งกระทบต่อรายได้ของผู้รับสัมปทาน

และกรณีไม่ปรับขึ้นค่าผ่านทางตามที่ระบุ
ในสัญญา มูลค่าความเสียหายจำนวน
137,517 ล้านบาท โดยปัจจุบัน กทพ.และ
บีอีเอ็มได้เจรจาปรับลดมูลหนี้เหลือ 5.8 หมื่น
ล้านบาท

ทั้งนี้ ทางเลือกที่คณะทำงานฯ เติรียนนำ
เสนอให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
พิจารณาประกอบไปด้วย 1.ทางเลือกเดิมจาก
มติที่ประชุมคณะกรรมการ (บอร์ด) กทพ.
คือขยายระยะเวลาสัมปทาน 3 โครงการ
30ปีภายใต้เงื่อนไขโครงการก่อสร้างทางด่วน
ชั้นที่ 2 (double deck) ที่บีอีเอ็มลงทุน
3.1 หมื่นล้านบาท จากด่านประชาชื่น-อโศก
17 กิโลเมตร ต้องผ่านรายงานผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม (EIA) ใน 2 ปี หากไม่ผ่านอายุ
สัมปทานจะเหลือ 15 ปี 8 เดือน

ส่วนอีก 2 แนวทางใหม่ เช่น แนวทาง
ขดใช้เงินตามที่ศาลตัดสินและอีกแนวทาง
คือในกรณีไม่จ่ายชดเชย แต่ต่อสัมปทาน
เอกชนจะสามารถลดค่าผ่านทางเพื่อเป็น
ประโยชน์ต่อประชาชนเพิ่มเติมได้หรือไม่
พร้อมทั้งต้องคำนวณแบ่งสัดส่วนรายได้
กันใหม่ โดยรัฐต้องไม่เสียเปรียบ